Мы сражались в полку 'Нормандия - Неман'

Софья Митрохина

SHOUT
SHARE
IT

- Митрохина Софья

Митрохина Софья
Мы сражались в полку 'Нормандия - Неман'

Софья МИТРОХИНА

МЫ СРАЖАЛИСЬ В ПОЛКУ "НОРМАНДИЯ - НЕМАН"

По рассказам ветерана полка "Нормандия - Неман",

радиста, офицера связи и фронтового переводчика майора

Игоря Ричарда Эйхенбаума.

Майор Игорь Ричард Эйхенбаум воевал на советско-германском

фронте в 1-м отдельном истребительном авиационном полку

"Нормандия - Неман" с сентября 1943 года по май 1945 года. Во

время наступления Красной Армии на 3-м Белорусском фронте он

осуществлял радионаводку на передовой, вызывая французских

летчиков на прикрытие наземных войск или на перехват вражеских

самолетов. Был фронтовым переводчиком. После окончания войны

становится Генеральным секретарем Ассоциации французских

летчиков-ветеранов "Нормандии - Неман". Ассоциация хранит память

о победе над гитлеровским фашизмом и о тех, кто отдал свои жизни

ради этой победы, укрепляет узы дружбы между французскими

ветеранами полка и их советскими братьями по оружию.

Майор Игорь Ричард Эйхенбаум награжден многими французскими

и советскими орденами и медалями, в том числе высшей французской

наградой - орденом Почетного легиона и советским орденом

Отечественной войны II степени.

Я служил на французской авиабазе: в Райяке (Ливан), когда начинались события второй мировой войны. Мы жадно слушали радио. 2 сентября 1939 года Гитлер нападает на Польшу. Франция и Англия, союзники Польши, объявляют войну

фашистской Германии. Ту самую "странную войну", когда Франция не предпринимала никаких военных действий. Так называемая "война с балкона". Оторванные от родины, отделенные от нее Средиземным морем, мы ждем приказа начать борьбу, но вместо этого пришедшее к власти в июне 1940 года капитулянтское правительство Петена практически без боя отдает нашу страну в рабство и на разграбление, подписав позорный акт о капитуляции. Две трети территории Франции оккупировано, а в ноябре 1942 года оккупирована вся страна...

Мы, кадровые военные, не хотели поверить в случившееся, нам это казалось чудовищной ошибкой, которая немедленно будет исправлена. Но шло время, часы и дни, ничего не происходило; мы все равно отказывались считать это перемирие законным, тем более что по его условиям французские гарнизоны в колониях не были полностью разоружены (рядом были войска англичан; состоя в антигитлеровском блоке, англичане вели военные действия против вишистской* Франции).

_____

* Капитулянтское правительство Петена избрало своей столицей

город Виши, поэтому петеновский режим называли также вишистским

режимом.

Мы любили свою родину, мы имели при себе оружие, мы отказывались считать акт о капитуляции Франции законным. Местные французские колониальные власти вели дипломатические переговоры с вишистским правительством о правомерности перемирия. Это давало какую-то надежду. Но 18 июня 1940 года командир французских ВВС в Сирии и Ливане собрал нас всех на нашей авиабазе, чтобы объявить: колониальные французские власти в Сирии приняли условия перемирия. Некоторые из нас заплакали, услышав это сообщение. Я же не мог плакать, я бесился и в присутствии шестисот человек громко выкрикнул: "Фрицы были биты и снова будут биты!" За это я, конечно, получил дисциплинарное взыскание и был взят под учет и надзор как неблагонадежный - мой выкрик расценивался как конкретный акт неповиновения и подстрекательства.

Но моя фраза была не только эмоциональным пожеланием: как и все мы, я знал, что 18 июня из Лондона по радио прозвучало обращение генерала де Голля, призывавшего всех французов, где бы они ни находились, вступать во вновь формируемые им Силы Сражающейся Франции (ССФ), чтобы вместе с союзниками продолжать борьбу против Гитлера. "Самозваные правительства сдались, поддавшись панике, забыв

честь, отдав страну в рабство. Между тем ничто еще не потеряно, потому что эта война - мировая война... Наша родина в смертельной опасности. Давайте все бороться, чтобы спасти ее!"*

_____

* 7 июня 1940 года подпольный Центральный Комитет французской

Коммунистической партии передал обращение превратить войну с

гитлеровской Германией в "народную войну за свободу и независимость

родины". Так было организовано героическое Движение Сопротивления.

Возникшее в Лондоне движение за освобождение Франции получило

название "Свободная Франция" (с июля 1942 года - "Сражающаяся

Франция"), во главе которого находился генерал Шарль де Голль.

Призыв генерала де Голля прозвучал из Лондона, поэтому на следующий же день мы вместе с моим товарищем явились в английское консульство и просили консула помочь нам перебраться в Палестину, а потом в Лондон, к де Голлю. Нам было холодно отказано, но визит этот, как я узнал позже, не остался незамеченным.

Шесть месяцев спустя, в конце декабря 1940 года, я неожиданно получил приказ покинуть Ливан в 24 часа и прибыть на крупную авиабазу в южной Франции. Я отправился туда на пароходе вместе с женой, дочерью и младшим братом.

Commandant d'Armes этого парохода знал меня лично еще по прежней службе, и он предупредил меня, предварительно взяв слово молчать о нашем разговоре, что ему вручили на меня целое дело, где указано, что я "потенциальный голлист", и уж во всяком случае не сторонник петеновского режима.

- В ваше дело занесен также и визит к английскому консулу, и некоторые частные высказывания. При высадке во Франции вас, скорее всего, ожидает увольнение из армии.

Я поблагодарил за честное предупреждение и по прибытии сразу же взял причитающийся мне отпуск, чтобы устроить семейные дела: определить в школу брата, снять квартиру и оглядеться. Наяву все казалось еще более нереальным: формально юг Франции пока не был оккупирован немецкими войсками (это произойдет позже), но по всем авиабазам гуляли боши (так во Франции называли фашистов). Мирное население казалось подавленным, а французские военные выполняли приказы

оккупантов. Это вызывало ужас и непонимание: как же можно было сдаться, да еще почти без боя? Надежда оставалась только на обращение де Голля: "Я призываю всех французов, где бы они ни находились, присоединиться ко мне для действия, самопожертвования и надежды".

Моя семья была устроена, и я опять начал думать о побеге в Англию. Но в первый же день после отпуска я увидел на нашей авиабазе объявление о наборе добровольцев в Мадагаскар и Индокитай (в то время - французские колонии, так называемые "заморские территории"). Некоторые мои товарищи, настроенные так же, как и я, надеялись, что французские военные в этих колониях раньше всех возьмутся за оружие и выступят за освобождение Франции. Мы считали, что именно в колониях, где Петен не мог проводить свою политику полного разоружения французской армии, сохранятся силы, способные либо восстать, либо бежать к де Голлю.

Индокитай был далеко, а вот Мадагаскар казался мне ближе к Лондону. Я подал прошение в Мадагаскар, но очень сомневался, что мне пойдут навстречу: я уже знал, какое "дело" прибыло вместе со мной, да к тому же наш командир авиабазы был отъявленным фашистом, и не только не скрывал этого, а наоборот, не упускал малейшей возможности выразить свои верноподданнические чувства сразу и Петену и Гитлеру, громогласно желая и пророча последнему победы во всех его начинаниях.

Но прошение мое было удовлетворено, и 26 февраля пароходом "Шэнонсо" я отплыл из Марселя в Таматаве через Гибралтар и Дакар. Уже на пароходе определилась группа единомышленников. Нас было человек двенадцать, и мы обсуждали тайком, как примкнуть к Сопротивлению и как вести пропаганду среди других.

Мадагаскар предстал перед нами тучными пастбищами. Прямо библейский рай. Миллионы голов рогатого скота. Залежи алмазов, золота. И - полное непонимание местными военнослужащими этой "странной войны", перемирия и всего, что связано со словом "вишизм".

Мой расчет на то, что Мадагаскар быстро перейдет на сторону Сопротивления, и информация, что в колониях больше тайных антивишистских сил и организаций, оказались верны лишь отчасти. В Мадагаскаре я действительно нашел единомышленников, но география острова не способствовала бы удачному побегу. Оставалось только надеяться на счастливый случай. А пока я - член маленькой боевой группы.

Руководит нами минер Мюттлэ, он получил образование еще

во Франции. Здесь, в Тананариве (столице Мадагаскара), ему поручили вести небольшой учебный семинар по минному делу. Я туда записался и получил возможность постоянного общения с Мюттлэ; мы делали мины, поскольку официально в процессе обучения имели право на некоторое количество потерь взрывчатого вещества. Мюттлэ решил готовить эти "подарки" для предстоящей высадки японцев; он узнал, что французское командование распорядилось снабжать плавающие неподалеку японские подлодки горючим и продовольствием. (Японцы были тогда союзниками Гитлера и пользовались покровительством вишистского правительства.)

Случилось то, чего вся группа опасалась: среди нас оказался провокатор. Это был аспирант* Альфонси. Он доносил на нас, но какие-то остатки совести, а может быть страх перед всевышним - он был очень набожным, - мучили его, и он исповедовался в грехах пастору. Пастор был нашим единомышленником. Он, правда, не нарушил тайну исповеди, но его жена дала нам понять, чтобы мы были осторожнее с Альфонси.

_____

* А с п и р а н т - здесь: кандидат в офицеры.

Он следил за нами и каким-то образом раскрыл наши взгляды, но, к счастью, ничего не узнал про мины, и это спасло нас: он строил свои доносы пока что только на догадках, а мы, благодаря предупреждению, принимали все меры предосторожности.

И вот - мы как раз отмечали мой диплом пиротехника - в кафе вошел наш провокатор. Нервы мои не выдержали, и я плеснул ему в лицо свой бокал со словами: "Предатель, доносчик, нацистская сволочь, вишист!"

Началась драка, нас растащили, Мюттлэ побледнел: "Эйхенбаум, остановись, что ты делаешь, давай сгладим это. Я сейчас приглашу его выпить стаканчик на мировую, чокнетесь, как будто ничего не произошло. Скандал может погубить все дело". Я согласился, понимая уже, что в запальчивости сказал лишнее и что могут быть серьезные неприятности.

Альфонси также дал согласие примириться. Нас подвели друг к другу. Подошел гарсон. Мы заказали на всех по коньяку. Официант вернулся с подносом, на котором стояло пять рюмок. На беду, этот поднос оказался как раз между нами, то есть между мною и Альфонси, - и я снова, повинуясь гневу, а скорее бешенству бессилия, смахнул все рюмки прямо на него. Снова драка. Скрипки сначала смолкли, а потом грянули во всю мощь какой-то неистовый фокстрот, чтобы заглушить хоть немного этот скандал. Но музыка не помогла. Друзья скрутили мне руки,

оттащили. Кафе постепенно пустело. Вдруг передо мной появился человек в гражданской одежде, но с военной выправкой, и медленно отчеканил:

- Полковник Танти, командующий первым полком мальгашей. Кто вы?

- Старшина Эйхенбаум, оружейный мастер, авиастрелок и теперь еще пиротехник с базы Иват.

- Немедленно возвращайтесь на вашу базу. Вы под арестом, и вас будут судить.

Дополнительный приказ о двух месяцах тюрьмы я получил на другой день.

И вот - тюремная камера вместо желанного побега к де Голлю.

На двадцать седьмой день заключения - неожиданная весть. Ее принес старшина де Балатье:

- Бум-Бум (мое прозвище), ты знаешь, в Джибути - блокада, англичане осадили город. Там дохнут с голоду, поэтому набирают добровольцев, трех пилотов и пять механиков. Не хватает пятого.

Вот он, спасательный пояс! Конечно же, я - доброволец в Джибути!

Порт Джибути был в то время крупным стратегическим вишистским центром на побережье Французского Сомали. Союзные антигитлеровские войска блокировали его. Блокада длилась уже много месяцев, и силы французского гарнизона были серьезно истощены. По договору с англичанами женщин и детей эвакуировали на Мадагаскар. Условия службы в Джибути из-за голода были настолько тяжелыми, что командование посылало туда только добровольцев.

Все равно я считал, что мне выпала необыкновенная удача. Английские союзные войска рядом - рукой подать, мечта о побеге приобретает черты реальности.

Но пока еще моя реальность - тюремная камера, не больше. Я с волнением жду, как будут развиваться события. В 17.00 приходит стражник и ведет меня к телефону. Майор Фор, начальник штаба ВВС Мадагаскара, хочет уточнить:

- Вы действительно доброволец в Джибути?

- Да, мой майор*.

_____

* Принятая форма обращения к высшему по званию во французской

армии.

- Но там нужны техники-мотористы, а вы - оружейный мастер.

Неужели все рухнет? Я стараюсь отвечать как можно

убедительнее:

- По армейскому аттестату я - специалист-оружейник высокой квалификации, но по гражданскому образованию я - авиамеханик и еще раньше, в Сирии, в течение семи лет работал сразу по двум этим специальностям.

- Сейчас уже семнадцать ноль-ноль. Поезд из Тананаривы до Таматавы отходит в девятнадцать ноль-ноль. В вашем распоряжении всего два часа. Успеете ли вы?

- Да, мой майор. Все мое имущество уместится в одном небольшом чемодане. А личные обязательства у меня только перед десятью хамелеонами, которые пожирали у меня в комнате комаров и заслужили, чтобы я выпустил их на свободу.

- Хорошо. Вы амнистированы и направляетесь добровольцем в Джибути.

Ровно в 19.00 я сидел в поезде, отправлявшемся в порт. Таматава. Там я пересел на вспомогательный крейсер "Бугенвилль". Он шел в Джибути, груженный продовольствием, медикаментами и запчастями.

На крейсере я подружился с моряками и вел среди них пропаганду, убеждая примкнуть к деголлевцам и бежать, как только представится возможность, к английским союзникам. Ответом же мне была старинная песенка французских моряков, которую они поют еще со времен Нельсона, английского адмирала, потопившего французский флот: "И - вот тебе кукиш, английская королева, объявившая нам войну!" Они не выдали меня, мы по-настоящему подружились, но они не могли преодолеть свои столетние предрассудки и простить де Голлю, что он обосновался в Лондоне, у англичан, потопивших когда-то флот Франции. Теперь они были на стороне предателя Петена и утробные, веками культивированные распря и вражда мешали им понимать происходящее.

Для меня, оружейника, а теперь минера, не составляло труда понять, что наш корабль был заминирован "буханками" динамита. Мои новые друзья объяснили мне, что это сделано по приказу адмирала Дарлана (правая рука Петена) и что, в свою очередь, командир корабля капитан Фонтэн, отъявленный вишист, выполнит приказ Петена взрывать французские корабли, в случае если англичане предпримут попытку взять их в плен. Они не знали тогда, что через три месяца "Бугенвилль", не пожелавший перейти на сторону де Голля и присоединиться к английским союзникам, будет потоплен англичанами.

А тогда я спорил с моряками, до хрипоты убеждал их, доказывал, что спасти Францию можно, только объединившись с союзниками, и в первую очередь с англичанами, так как

территориально они были рядом, особенно здесь, в колониях. В ответ они все равно пели мне свою песенку про королеву, впрочем, не выдавая меня.

...Мы подходим к Ардэну. Этот порт - в руках англичан. На нашей мачте горит красный огонь - знак, что мы потеряли управление. Идем зигзагами, тщательно имитируя признаки лжеаварии. Пропустили! Уф!

Порт Джибути. Причал. Матросы в последний раз пропели мне "королеву", но провожали очень тепло. Я спускаюсь по трапу под звуки их песенки. Мне жаль, что я не смог убедить их. Удивляюсь, поражаюсь их слепоте.

Потом они еще дважды приходили в Джибути, звонили мне, звали на борт и кормили-поили. Эти "пиры" во время изнурительного голода в осажденном городе - не позабыть, и не позабыть их дружбу.

А заминированному кораблю оставалось жить считанные недели: 5 мая 1942 года англичане атаковали бухту Оранж, где находился "Бугенвилль". Сигнальными флажками атакующие передали предложение сдаться без боя и перейти на сторону Свободных Сил Франции. Ответом были отказ и огонь. Заминированный крейсер взорвался. Некоторым удалось спастись, и завязался рукопашный бой в порту. Почти все моряки "Бугенвилля" погибли. Я переживаю до сих пор, что не смог убедить их бежать к английским союзникам. Они были смелые, честные люди, но вековые предрассудки и социальная слепота оказались сильнее их. Слепо выполнили они и последний приказ петеновского Морского Командования.

* * *

Каждого из вновь прибывших в Джибути летчиков принял лично, с глазу на глаз, командир ВВС Французского Сомали майор Дельже. Мне он сказал следующее: "Эйхенбаум, вы прибыли в Джибути добровольно. Здесь мы на строгом военном положении, мы оккупированы, блокированы врагами, наши люди умирают с голоду, все французские дети и женщины эвакуированы в Мадагаскар или во Францию. Мы не позволяем ни малейшего проявления сочувствия в сторону англоголлистов. И помните: мы здесь не шутим, чуть что - сразу расстреливаем. Вам полезно узнать об этом".

Как оказалось, в Джибути уже были удачные и неудачные попытки бегства. Поэтому руководство принимало различные предосторожности, особенно на авиаполе: на ночь и в нелетную погоду из моторов под личную ответственность дежурного вынимались детали. Ангары запирались на замки, а часовые в каждого подошедшего стреляли без предупреждения.

Эти порядки существовали уже два года и всячески "совершенствовались".

Обстановка была мрачная: в гарнизоне выпускали вишистскую газету, где сообщали, что немецкие войска вот-вот победят Советский Союз, что Сталинград пал. Поощрялись также доносы на патриотов: "Кто скажет, где находится голлистская сволочь, получит две пачки сигарет". Радиоприемники были изъяты у населения, и хотя в официальную информацию не верилось, оснований для оптимизма было мало.

Иногда над городом появлялся английский самолет. Низко кружа, он сбрасывал листовки с призывом бить гитлеровцев. В этих листовках была также информация о поражениях вермахта на русском фронте, и это вселяло в нас надежду. Но таких вестей было мало: действовал приказ - по всем английским самолетам стрелять без предупреждения.

Существовал еще один источник правды: связные, приносившие вести от голлистов - участников французского Сопротивления в Эфиопии. Они пересекали границу, и если их арестовывали, то, как правило, без суда казнили. В мае 1941 года схватили двух связных, переносивших нелегальную почту из Франции через Эфиопию. Это были две молодые женщины. Их расстреляли на месте без суда, не посчитавшись даже с тем, что одна из них вскоре ждала ребенка.

Через два дня, также без суда и следствия, расстреляли еще двух отважных связных, мальчика 14 лет и 18-летнего парня. Всего за короткое время, для устрашения остальных, казнили на месте 9 человек.

Среди них был известный антифашист Донар, которому сейчас в Джибути воздвигнут памятник.

Вишисты удостоили его особой "чести": поскольку Донар был подданным Франции, его судили военно-полевым судом. Судьями были пять вишистов. После войны они сами предстали перед судом Франции как военные преступники.

Последними словами Донара были: "Да здравствуют де Голль и свободная Франция!" Он произнес их под пулей, пав смертью храбрых. Теперь они высечены на его памятнике.

* * *

Мое первое задание по прибытии - разминировать базу. Она была подготовлена к взрыву на случай захвата англичанами, но приказ этот был отменен, и я приступил к тщательному выполнению этого задания. Зная, что за мной следят, я с величайшими предосторожностями утаивал часть взрывчатки, чтобы так же, как и на Мадагаскаре, делать самодельные мины. Я был уверен, что они пригодятся.

К счастью, у меня был единомышленник - начальник ангара старшина Пьер Лабат. Мы поняли друг друга с первого слова. Наши разногласия касались только одного вопроса - каким путем бежать к де Голлю: сушей, морем или по воздуху. В Джибути были проводники, хорошо знавшие морской брод. Но мы с Лабатом, как-то отплыв на парусной лодке от берега, заметили две японские подводные лодки. Вечером, как бы невзначай прогуливаясь, мы были свидетелями того, как подлодки подходили к берегу, тайно загружаясь горючим и продовольствием. Морской берег, подумали мы, наверное находится сейчас под усиленной охраной.

Выбраться из Джибути поездом нечего было и думать: на границе с Эфиопией военные власти разобрали полотно.

Угнать самолет тоже почти невозможно. К тому же оба мы - механики, а не пилоты. И все же мы решили лететь.

Мы ждали своего часа, но каждый день на этой ненавистной вишистской авиабазе становился все тягостнее, и все труднее было сдерживаться, когда, например, мой прямой командир старший лейтенант Сасар делал свой ежедневный обход. Во время этих обходов он захаживал и в мою мастерскую, чтобы читать мне наставления и информировать о "блестящих" победах фрицев на всех фронтах. Его любимой шуткой была изобретенная им фраза-пожелание, что он с удовольствием принадлежал бы к взводу, который расстреливает голлистов. При этом он выразительно посматривал на меня, очевидно считая, что "воспитание" достигает цели.

Через официальные источники информации мы знали о колоссальных потерях среди войск Красной Армии, но мы догадывались, что потери эти, во-первых, сильно преувеличены, а во-вторых, если они есть, значит, идут жестокие бои и слух о том, что пали Москва и Сталинград, очередная ложь.

Две попытки побега сорвались. И вдруг - повезло: Лабату предложили лететь в Алис-Абъет, почти на границе с Эфиопией, где из-за технических неполадок произвел вынужденную посадку наш самолет, который теперь нуждается в ремонте.

Наш план был такой: Лабат перед самым отлетом пожалуется на внезапное отравление, назначив своего заместителя. Но сам "внезапно заболевший" окажется рано утром у ангара на территории авиаполя, не вызвав ни у кого подозрения. Я же, как единственный оружейник, приду чинить какую-нибудь самолетную пушку, объявив ее неисправной. Таким образом, мы оба окажемся в одно и то же время в назначенном месте. Один из ангаров будет открыт, поскольку из него будут брать снятые части для улетевшего самолета. Нам необходимо будет

воспользоваться этим. Охрану поля несет взвод сомалийцев, они почти не говорят по-французски, и у них приказ - стрелять после третьего предупреждения в каждого подозрительного. Но я понимал их язык, успел подружиться с ними и надеялся либо договориться, либо выиграть время.

Мне также предстояло ночью, накануне, разоружить базу, воспользовавшись тем, что я "заведовал" оружием и благодаря этому имел в своем распоряжении все ключи. Итак, всю ночь я ползал по авиабазе, вынимая детали из пушек и пулеметов.

Через окно я пробрался также в комнату канцелярии, где хранились наши документы, и выкрал их. Мы хотели представиться союзникам по всей форме.

Для полета выбрали самолет устаревшей конструкции - "Потез-25" (максимальная скорость - 200 километров в час). На современной машине бежать не решились - двухмоторные самолеты сложно пилотировать, ведь оба не пилоты, а техники. Это был дополнительный риск, такой маломощный самолет легче догнать, если будет погоня, но зато для нас самих - меньше возможности разбиться. Мы тянули жребий (спичку), кому пилотировать, жребий выпал Пьеру, хотя умение наше было совершенно одинаково. В шесть часов утра, как было приказано (на час раньше начала работы), старший лейтенант Сасар улетел на "санитарке", взяв с собой четырех человек, включая техника, заменившего собой в последнюю минуту "мнимого больного" Лабата.

Я подхожу к ангару. Лабат, вместе с охранниками-сомалийцами, уже толкает якобы неисправный "Потез-25". Спрашивает меня беспечно, как ни в чем не бывало:

- Что ты тут делаешь?

Я небрежно отвечаю:

- Да вот, тут надо одну пушку отрегулировать.

Я сказал сомалийцам, с которыми у меня были добрые отношения:

- Положите ваши винтовки и помогите откатить самолет.

Они послушались, и мы поставили самолет поперек взлетной полосы по направлению нашего взлета. Мы решили взять взлет не по взлетной дорожке, а по траве, чтобы не рулить к полосе и выиграть время у своих преследователей.

Я снова как мог спокойно сказал сомалийцам:

- Вы можете идти на КП отдыхать, все равно мы здесь работаем, заодно будем и охранять.

Они послушались, ушли. Тут мы сразу выпустили воздух из шин трех ближайших самолетов, чтобы затруднить погоню.

Оставалось снять колодки под нашим "Потезом". Лабат уже

вставлял левую ногу в стремя пилота, когда из-за угла показался сержант Али, начальник сомалийского отряда стражи. Нас разделяло десять метров. Лабат уже готов к запуску и ждет моего сигнала. Я делаю вид, что мы просто проверяем исправность машины после небольших доделок и говорю как можно спокойнее: "Запускай". Он дал ручной запуск, мотор взревел. Но колодки держат самолет. Тогда я делаю вид, что просто забыл о них, и говорю: "Али, прими колодку с твоей стороны" - и при этом смахнул ногою сам одну из них. Али, улыбаясь, выбил свою. Самолет уже рулит, я прыгаю на свое место пулеметчика, позади Лабата, и кричу: "Али, уходи скорей, погибнешь!" Он послушался, побежал, и тогда я бросил ему связку ключей от ремонтной мастерской и складов оружия. Прямо на глазах он поднял связку и исчез.

Сначала мы летели вдоль полотна железной дороги и в районе Алис-Абъета увидели группу, с которой должен был лететь Лабат, которая приземлилась за 10 минут до нашего появления и чинила неисправный самолет. Повинуясь азарту, мы подразнили их, прибавив шум мотора и покачав крыльями, не сообразив, что они по телефону могут дать знать на границу, чтобы нас обстреляли. Что они и сделали. Но к счастью, пограничники промахнулись. Англичане тоже стреляли по нашему самолету, увидев петеновские знаки на крыльях и думая, что мы летим их бомбить. Но нам еще раз повезло, они тоже не попали.

Мы вошли в ущелье. Согласно карте, неподалеку от него была станция Дауэнлей. Мы держали курс туда. На перроне стоял человек. Я бросил записку, в которой говорилось, что два французских летчика бегут из Джибути к де Голлю и просят дать дымовой сигнал на посадку. Записка была в коробочке с лентой, чтоб я мог следить, достигла ли она цели. Но я ничего не увидел и попросил Лабата развернуться. Теперь я увидел, что человек поднял нашу записку. Мы развернулись в поисках запасной посадочной площадки (их метят мелом), но ничего не заметили. Я стал убеждать Лабата:

- Мне говорили железнодорожники, что поле налево, оно желтое, песчаное, а тут все черное.

Пьер послушался, вернулся к полотну, и мы увидели желтое авиаполе. Мы бросили дымовую шашку, она показала нам направление ветра, и Лабат благополучно посадил самолет, как говорят у летчиков, "на три точки". В это время к нам подъехал американский грузовик, из него вышли четверо южноафриканцев и дали нам понять, что мы задержаны. Они повезли нас на свой КП. Стали кормить. Мы набросились на еду (мясо, яйца, кофе,

молоко, шоколад). Вдруг - шум мотоцикла. В дверь входит старший лейтенант во французской военной форме. Лабат бросается ему в объятья. Он и меня дружески обнимает. Это Робер Мюллер, он-то и был на перроне и поднял нашу записку.

- Я должен был радировать, что вы - голлисты и чтобы в вас не стреляли, но рация оказалась испорченной. Поэтому я здесь, хотел радировать отсюда.

Перемирие застало его на колониальной границе, где он нес службу. Под его началом было сто двадцать человек. После призыва генерала де Голля он провел собрание в своей части и предложил всем вступить в ряды Свободных Сил Франции. За ним ушли четырнадцать человек, взяв с собой оружие и рацию. Он хорошо знал английский язык и, перейдя на территорию англичан, получил назначение в пограничные войска союзников.

После войны я долго искал Робера Мюллера, свидетеля нашего побега. Но безуспешно. И вот, спустя сорок один год, в мае 1983 года, на конгрессе Ассоциации свободных французов в Лионе я совершенно случайно спросил у одного товарища из города Кань-сюр-Мер, не знает ли он Мюллера, и с радостью услышал: "Он принадлежит к моей секции".

Я сразу же позвонил ему. Наш диалог был, наверное, понятен только нам, потому что за обычными словами для нас воскресало то время, когда побег из французской армии давал право вновь считать себя сыном Франции.

Я спросил:

- Простите, вы - генерал Мюллер?

- Да, это я.

- Вспомните, прошу вас, что произошло 5 декабря 1942 года.

Долгое молчание, потом:

- Вы хотите сказать - в ноябре 1942-го?

Я понял, что он подумал сейчас о своем побеге.

- Нет, ноябрь сорок второго касается вас лично. Подтверждаю свой предыдущий вопрос: что произошло 5 декабря 1942 года?

Снова долгое молчание - и вдруг:

- А-а-а, вы говорите о двух французских авиамеханиках, которые на самолете "Потез-25" пересекли границу?

- Да, мой генерал. У телефона - майор Игорь Эйхенбаум, который вместе с Пьером Лабатом в этот день перелетел из Джибути на сторону голлистов и бросил на станции Дауэнлей записку, которую вы подобрали.

Он был изумлен и обрадован, что я жив спустя столько лет и что фронтовые пули не тронули меня. На другой день мы встретились, вспоминая и рассказывая друг другу о себе. Приведу текст свидетельства, которое он дал мне как очевидец:

"Я, нижеподписавшийся генерал-полковник в отставке Робер Мюллер... подтверждаю своей честью все нижеизложенное:

Служа в Свободных Сражающихся Силах Франции в Восточной Африке, в Эфиопии, я был начальником пограничного поста в Дауэнлей, когда утром 5 декабря 1942 года был поднят по тревоге, поводом к которой послужил звук самолета, который летел со стороны Французского Сомали. Это был "Потез-25" из Джибути, на борту которого находились двое военных. Они сбросили записку в утяжеленной коробочке, в которой сообщали, что бегут в ряды генерала де Голля и просят разрешить посадку. Я сел на мотоцикл, пытаясь направить их на запасное авиаполе в Айше. Когда я прибыл туда, они уже приземлились. Это были два техника авиации, унтер-офицеры, старшины Лабат и Эйхенбаум.

Их полет был сопряжен с огромным риском, так как ни тот, ни другой не умели пилотировать, решившись на побег воздушным путем..."

Вспомнили мы и то, как пригодились тогда наши рассказы о настроениях гарнизона в блокированном Джибути: английские войска готовили операцию по взятию порта, как тогда говорили - "по ликвидации нарыва-Джибути". Дело в том, что порт этот занимал важное стратегическое положение, являясь одновременно и крупным морским портом, и укрепленным аэропортом; вклиниваясь в английскую территорию, он был действительно подобен нарыву.

Мы сообщили, что, хотя официальная пропаганда и делает свое дело, настраивая принявших вишистскую присягу французов против французов-голлистов, все-таки не у всех поднимется рука на своих сограждан. А вот разжигание ненависти к англичанам происходит более успешно. Поэтому лучше всего, думали мы, если на передовой не будет непосредственно британцев.

Так же предубежденно реагировали бы французы из Джибути на зулусов, которые служили у англичан и олицетворялись у французских военнослужащих с ними же. К тому же во французских войсках служили сенегальцы и сомалийцы, среди которых тоже умело разжигали национальную неприязнь к зулусам.

Наши наблюдения были восприняты серьезно; а когда началась атака, на команду начальника разведки генштаба Антуана "Огонь по голлистам!" ответом было молчание: рядовые французы не повиновались командиру-вишисту. Рассказывают, что неизвестный унтер-офицер закричал: "Откройте проволочные заграждения!" Несколько людей повиновались ему, заграждение было перерезано, и голлисты вошли в город без потерь.

* * *

...Здесь, в Айше, на маленьком запасном авиаполе, затерянном в колониальной Африке, не было бланка документа, который мы должны были подписать, вступая в Свободные Сражающиеся Силы Франции. Поэтому мы подписали его в Лондоне. Текст гласил: "Я, нижеподписавшийся, вступаю в ряды ССФ на время всей войны плюс три месяца". Наш документ был датирован июнем 43-го года (дата прибытия в Лондон), но там же отмечено, что мы стали голлистами 5 декабря 1942-го.

Здесь, в Дауэнлее, я сразу же услышал о формирующейся французской авиачасти "Нормандия", которая должна была сражаться на советско-германском фронте. Я попросился туда. Но путь в Россию, как оказалось, лежал для меня через Англию.

Де Голль, услышав о побеге двух авиатехников, потребовал их в Лондон. Долгий морской путь через воды, контролируемые немецкими подводными лодками, бомбежки, опасности - и мы в Англии. Здесь уже формировались десантные части союзных войск: готовились к открытию второго фронта и высадке во Франции. Русские к тому времени выиграли переломное сражение второй мировой войны - Сталинградскую битву, одержали победу на Курской дуге и теперь неудержимо гнали гитлеровцев на запад.

Я уже чуть было не стал десантником, когда с русско-германского фронта, из эскадрильи "Нормандия", пришел запрос: нужен переводчик.

Я наотрез отказался сначала: моторист, оружейник, стрелок, я и слышать не хотел о работе переводчика. Я думал тогда, что это пассивная военная профессия, нечто вроде гида или попугая, а я не для того бежал от вишистов. Но я ошибся, как оказалось впоследствии: переводчик на линии фронта, на передовой - профессия далеко не мирная. Но тогда, не зная этого, я отчаянно спорил с майором Мирлессом, убеждавшим меня принять это назначение, и стоял на своем, как мул, отвергая все его доводы.

- Вы же знаете русский язык с детства, - убеждал он меня, представьте себе французских парней среди русских снегов, без знания языка, им трудно установить контакты с населением, таким не похожим на наше. Не говоря уже просто о контактах в небе: ведь "Нормандия" истребительная часть, она прикрывает в бою наземные войска и сопровождает русские бомбардировщики. И французские летчики должны слышать боевые приказы с земли на своем языке, а не на чужом, которого они не понимают. Непонимание приказа может стоить им жизни. Вы не имеете права отказываться.

- Но я должен летать и стрелять в бошей. Я - стрелок!

- В истребителе есть место только пилоту. Но не думайте, что

переводчик на русско-германском фронте - это только интерпретатор чужих слов и приказов. Там слишком "жарко", и боевая работа найдется для всех.

Так и оказалось впоследствии.

На фронте меня ждали самые разнообразные поручения, в том числе радионаводка на передовой во время танкового прорыва русских войск в Восточной Пруссии. Я разыскивал пропавших без вести товарищей, летал в партизанские отряды, помогал новичкам осваивать незнакомую им советскую боевую технику и, по образному выражению моих товарищей, "был нянькой на все руки".

Но тогда, 18 сентября 1943 года, на тегеранском аэродроме, имея в руках билет до Москвы, я не представлял себе всего круга будущих обязанностей.

Вместе со мной летел Поль Пистрак, тоже с детства знавший русский язык и тоже до конца войны - бессменный переводчик полка.

* * *

Остановка в Астрахани. Первое, что мы видим, - огромный эвакогоспиталь, расположенный недалеко от кремлевской стены. Мы поражены количеством тяжелораненых. Некоторые забинтованы с ног до головы, многие на костылях, кто-то не в силах самостоятельно идти, опирается на плечи товарищей, кого-то несут на носилках. "Какие же тяжелые бои идут в Советском Союзе!" - вот мысль, которая приходит в голову каждому из нас. Это мой первый непосредственный контакт с "русской войной", и мне не забыть его по сей день. Во мне закипает злоба: скорее на фронт! С этого момента и все время потом я знаю: здесь, в России, идет беспощадная, не на жизнь, а на смерть, война с фашизмом. А ведь я видел войну в Сирии и в Англии. Но там она не всегда ощущалась, порой о ней удавалось забыть. А здесь она была с тобой каждую минуту.

19 сентября 1943 года. Сталинград... Нам дали возможность осмотреть город с высоты бреющего полета. Самолет описал несколько кругов над городом и над Волгой. Круги эти навсегда запечатлелись в моих глазах, потому что это были круги ада...

Сталинград был весь в развалинах. Разрушения в таком масштабе даже трудно себе представить. Балки, трубы - все перевернуто, искорежено, покрыто ржавчиной и гарью. Куски стен с оконными или дверными проемами, кучи щебня, обломки пушек, танков, гражданская утварь. Если не всматриваться, то видишь кругом только изуродованные балки. И камни, камни, камни. Как военный, я понимал, что это была за битва и чего стоила победа. Мы слышали и раньше, что русские стояли здесь

насмерть. За ходом Сталинградской битвы следили все антифашисты. Теперь мы убедились собственными глазами, что значит по-русски "стоять насмерть".

...Самолет приземлился на южной окраине Сталинграда - фронтовом поле "Бекетовка". Нам было разрешено осмотреть город, вернее, ту его часть, где можно было хоть как-то ступать по земле. Вид сверху все-таки отличался от той картины, которая предстала перед глазами теперь: беспорядочное нагромождение осколков и обломков, оказывается, имело свой "порядок": все эти куски металла - алюминия, чугуна и стали - были сейчас, в военных условиях, на вес золота, их можно было переплавить и ковать новое оружие. Поэтому их собирали в кучи, развозили и складывали: алюминий с алюминием, сталь со сталью, чугун с чугуном.

Необычная экскурсия закончилась осмотром дома сержанта Павлова стены, как сито, были пробиты пулями.

Двадцать пять лет спустя я снова увижу этот дом. В составе делегации 303-й авиадивизии во главе с прославленным генералом Г. Н. Захаровым мы посетили Сталинград. Город был восстановлен, и ничто не напоминало ту груду развалин, которая предстала перед нами в сентябре сорок третьего. Но дом сержанта Павлова оставался таким же, каким был тогда. У входа стоял часовой, охраняя эти священные камни, потому что каждому хотелось взять на память реликвию.

Я попросил разрешения взять несколько кирпичей для выставок о Великой Отечественной войне, которые я, как ветеран "Нормандии - Неман" и Генеральный секретарь Ассоциации, устраиваю во многих городах Франции. С трудом, благодаря личной просьбе генерала, разрешение было получено.

А в 1971 году парижскую выставку "Нормандия - Неман" в Великой Отечественной войне" в составе советской делегации посетил сам легендарный сержант Павлов. Он никак не ожидал увидеть здесь куски "своего" дома и оставил такую взволнованную запись в книге отзывов: "Никогда не думал, что в Париже увижу кирпичи, которые защищал 58 дней!"

Но сейчас я еще ничего не знаю о предстоящих встречах после победы. Сейчас мы стоим на сталинградской земле, которая еще дымится, несмотря на то что прошло уже почти восемь месяцев после битвы. И если до сих пор дымится земля, то невольно спрашиваешь себя: а что же здесь было тогда, зимой сорок третьего?

В молчании, потрясенные, мы вернулись на авиаполе. Но мне после всего увиденного было необходимо побыть одному, я ощущал потребность двигаться и поэтому пошел куда глаза

глядят... Впереди, до самого горизонта, не было видно ничего, кроме каркасов пушек, танков, груды обломков самолетов и бесконечных верениц автомашин всех типов и размеров: это свозили кучи металла.

Вдруг я услышал удары молота. На расстоянии примерно одного километра я заметил два силуэта. Подошел ближе и увидел старого кузнеца. Рядом был мальчик лет двенадцати. Старик огромным молотом с очень длинной рукояткой бил на взмах какой-то кусок металла. Это была броня немецкого танка. Кузнец стучал и стучал молотом, продолжая ломать на части изуродованный танк. Он наконец заметил меня, мы поздоровались, и, понимая, видимо, что происходит с каждым человеком, увидевшим руины города, по-своему ответил на мой безмолвный вопрос: "Город что... Восстановим... А вот жизней не вернешь..." На глазах у него показались слезы, и он, как бы ища им оправдание, добавил: "Я участвовал еще в первой битве... В обороне Царицына..."

Слов его мне никогда не забыть: жизней павших не вернешь.

* * *

Вечером самолет наш приземлился на Центральном московском аэродроме. Мы проводим несколько дней в ожидании приказа. А пока нас разместили в прекрасной, похожей на дворец гостинице "Савой" с неизменным медведем у входа. Москва поражает своими контрастами: город замаскирован от вражеских налетов, но даже это не может скрыть его красоту. Простота и величие Кремля, Красная площадь с ее Василием Блаженным, Лобным местом, Мининым и Пожарским - завораживают.

Гостеприимство москвичей беспредельно. Все служащие нашей гостиницы наперебой предлагают показать столицу, нам приносят билеты в Большой театр, в цирк, на концерты хора имени Пятницкого. Это - еще одна непостижимость русского характера: здесь, как нигде, любят театр и пользуются каждой возможностью, чтобы побывать в нем. В зрительном зале большинство - военные, многие - после ранений, выздоравливающие солдаты, которым скоро, вот-вот, снова на фронт. Я вспоминаю, как в Астрахани, первом увиденном мною советском городе, нам тоже предложили вечером пойти в театр, и мы с удивлением встретили там чуть не половину состава астраханского госпиталя: все, кто мало-мальски мог самостоятельно передвигаться, оказались в театре. Мест не хватало, зрители стоя смотрели пьесу Островского, и я никогда не видел такого горячего отклика зрительного зала на все происходящее на сцене.

Итак, на фронте гнали фашистов все дальше на запад, а в

столице работали театры, да еще при полном аншлаге. И каждый вечер поднимался занавес в Большом театре - это вселяло в нас покой и уверенность... хотя и поражало.

12 октября получен приказ. В качестве офицеров связи и переводчиков, в звании младших лейтенантов, я и Пистрак получаем назначение в полк "Нормандия". Мы летим на фронт. В одном самолете с нами - генерал Пети, глава французской военной миссии, и летчик-истребитель Жюль Жуар, на счету которого уже пять сбитых фашистских самолетов. Он сбил их еще в 1940 году. Жуар - один из самых заслуженных французских летчиков. Он очень молод, очень красив и очень смел, потом, на фронте, он показывал чудеса храбрости.

Полевой аэродром возле Монастырщины, в восьмидесяти километрах западнее Смоленска. Первая встреча с летчиками "Нормандии", точнее, с теми пятнадцатью, которые остались в живых после Орловско-Курской битвы. Среди погибших - Литольф, Ларжо, Бернавон, де Тедеско, Кастэлэн, Вермей, Пресиози, Бальку и первый командир "Нормандии" Жан Тюлян, храбрейший ас Франции, виртуозный мастер высшего пилотажа. Побег Тюляна из петеновских войск к союзникам вдохновил многих других. Как и все, что делал этот командир, побег был рискованным, точно продуманным и стремительным.

...Утром 5 декабря 1940 года командир французской эскадрильи в Раяке Жан Тюлян вылетел в очередной тренировочный полет со своим ведомым Жоржем Амарже. Набрав заданную высоту (девять тысяч метров), Тюлян передал по радио: "Испортилась подача кислорода, пикирую, следуйте за мной".

Амарже выполняет приказ, но, выйдя в свою очередь из облака, не видит самолета ведущего. Покружил над морем, но следов аварии не обнаружил. На базе Тюляна также не было! А он бежал на территорию Палестины, в ряды Свободных Сил Франции. Этот побег Тюляна и еще несколько побегов других летчиков, которым тоже удалось бежать на боевых самолетах, позволили создать первую истребительную эскадрилью ССФ под названием "Эльзас", командиром которой стал Тюлян. Эскадрилья трижды переформировывалась, так как несла большие потери. Когда же была создана авиагруппа "Нормандия", Тюлян возглавил ее. Литольф стал заместителем командира. Он был непримиримым в своей ненависти к бошам, ему принадлежат знаменитые слова: "Ничего не отдано, если не отдано все".

Орловско-Курская битва вошла навеки в историю, и можно гордиться тем, что французские летчики принимали участие в этой невиданной по масштабам военной операции.

Вечером, в день нашего прибытия на фронт, состоялся прием

в честь генерала Пети. Присутствовали советские летчики во главе с комдивом генералом Захаровым. Это - единственный случай за всю войну, когда дивизия могла "поблагодарить" немцев: поспешно отступая, они оставили свой продовольственный склад. Для военного времени прием получился "роскошным".

Но уже на следующий день я узнал, что такое обычная норма русского военного пайка и что такое военный быт на русском фронте. Такого я не видел ни в Африке, ни в Англии.

Мне хочется отдать дань уважения русскому солдату не только за его храбрость, но и за те неимоверные лишения и тот тяжелый военный труд, который он вынес на своих плечах. Я видел советских летчиков и техников, но видел и бойцов наземных войск: по три дня без горячей пищи, по пояс в ледяной воде, они тащили на себе пушки, когда лошади уже отказывались это делать.

Я многое видел и в русском тылу, видел, как женщины, старики и подростки при двадцатиградусных морозах работали на станках под открытым небом, выполняя фронтовые заказы. Это была действительно народная война и всенародный подвиг: вот почему русские выиграли войну.

Я приступил к выполнению своих обязанностей и сразу понял, что майор Мирлесс был прав: работа переводчика на фронте не имеет границ. Французские пилоты действительно терялись без родного языка. Правда, самые способные научились нескольким словам и выражениям, но этого было мало... Общительный характер французов и русское радушие всегда порождали самые теплые взаимоотношения, симпатию, дружбу. Перевод нужен был постоянно и притом двухсторонний: скажи это, передай то! А как по-русски вот это? А как по-французски?

Но особенно важным был военный перевод боевых заданий и разных инструкций французскому пилоту, которые давались по-русски. Их необходимо было передать быстро и абсолютно точно, так как малейшая ошибка в переводе могла стоить летчику жизни.

Для вновь прибывших были организованы семинары по изучению новой техники, которая даже тогда, во время войны, непрерывно совершенствовалась. Новички изучали незнакомые для них типы советских самолетов Як-1, Як-9, Як-3.

Я провел много дней и ночей над книгами и инструкциями по пилотажу, моторам, радио, электричеству, воздушным навигациям, вооружению, бортаппаратуре и т. д., так как до тех пор почти не знал этой терминологии по-русски. А терминами надо было владеть абсолютно точно, чтобы самому понять

технические разъяснения, инструкции, задания и как можно яснее передать их.

При возвращении самолета с боевого вылета кто-нибудь из офицеров штаба полка или дивизии беседовал с пилотом: нужно было узнать, как шел бой, что летчик видел на земле - какие войска, какую технику и сколько. Здесь тоже необходим переводчик.

Каждый день я переводил сводки Совинформбюро, а также советы врачей, содержание медицинских рецептов, административные отчеты, а главное - надо было поддерживать постоянную устную связь. И - поспевать повсюду. Приходилось также сопровождать тяжелораненых или заболевших в главный медсанбат, иногда - до ближайшего города, а иногда до самой Москвы.

В случаях с тяжелоранеными я старался как можно обстоятельнее передать все нюансы самочувствия, и, понимая мои усилия, они успокаивались от уверенности, что врачу все перескажут точно. Я отдавался моей работе полностью, от души, и находился в распоряжении "своих" летчиков день и ночь.

Надо сказать еще об одном важном аспекте работы - личной переписке.

Франция была оккупирована, и писем из дому почти никто из нас не получал. Даже открытки из Красного Креста к нам не доходили. Пилоты в большинстве своем были молодые и холостые. Возникали привязанности. И когда кто-нибудь получал письмо от девушки, я должен был немедленно перевести его хотя бы устно, не теряя времени, адресату. Обычно я успевал на ходу перевести лишь самое главное. Но я знал, что такой перевод ограничивал душевную суть письма, и по просьбе летчиков, ночью, когда вся база спала, делал уже подробный, письменный перевод. Иногда меня "щадили" и разрешали переписывать по-французски не все письмо целиком, а только наиболее понравившиеся куски, чтобы иметь возможность их перечитывать. Ответы, в свою очередь, надо было переписать по-русски. К счастью для меня, такие письма случались не каждый день... Но подчас был наплыв, и мне приходилось туго. Я постоянно недосыпал, но думаю, что этот труд под названием "личная переписка" был почти так же нужен, как перевод приказов боевых заданий в воздухе или координат местонахождения противника.

Пригодилось мне на фронте и знание немецкого языка: иногда я ловил в эфире во время воздушных боев немецкую речь, приказы, которые получали гитлеровские летчики от своих командиров, их переговоры друг с другом это позволяло на ходу оценить изменения в обстановке боя и правильно сориентировать

наших пилотов. Но одна фраза не нуждалась в переводе, каждый из нас понимал ее смысл: Achtung, achtung, die Freanzosen sind in der Luft!* У фашистов к нам был особый счет: в русском небе им оказывали сопротивление летчики из оккупированной и поруганной ими Франции, которую они официально объявили поверженной. Поэтому действовал специальный приказ фюрера: пленного французского летчика считать партизаном и немедленно расстреливать.

Наши французские истребители часто выполняли задания совместно с 18-м гвардейским полком под командованием Героя Советского Союза А. Е. Голубева, прикрывая советских бомбардировщиков. И тогда в эфире звучала смешанная русско-французская речь, понятная всем нам до сих пор: "Allo! Genja! Prikrivajet "Normandia"! Bombi! Priom! Franzouse, merci! Davai! Ami Franzouse - davai!**

_____

* Внимание, внимание, французы в воздухе! (нем.)

** Алло, Женя! Прикрывает "Нормандия"! Бомби! Прием! Француз,

мерси! Давай! Друг-француз - давай! (Часть русских слов приведена в

транскрипции: так их произносили французские летчики во время общения

с советскими боевыми товарищами.)

Переводчики полка должны были уделять много внимания прибывавшим в Советский Союз новичкам из пополнения, объяснять им не только устройство фюзеляжей, мотора, вооружения, бортового оборудования новых для них типов советских самолетов, но и учить их бытовым условиям жизни в суровом русском климате, рассказывать о традициях дружбы, зародившейся в общих боях против общего врага.

Шестого ноября 1943 года эскадрилья "Нормандия" была отправлена на переформирование в Тулу. Туда прибыло большое пополнение - пятьдесят восемь летчиков-истребителей. 25 мая пополненная часть получила приказ приступить к боевым действиям на 3-м Белорусском фронте. Теперь это был уже полк "Нормандия", состоявший из четырех эскадрилий. В честь Франции и в знак веры в ее близкое освобождение эскадрильи получили имена четырех французских городов провинции Нормандия: "Руан", "Гавр", "Шербур", "Кан". Эти города были еще под пятой фашистов, но в русском небе на советских "яках" поднимались эскадрильи Франции - и несли на своих крыльях эти названия как символ того, что за эти города, за освобождение человечества от фашизма здесь, на советско-германском фронте,

идет битва и победа уже близится.

В январе 1945 года я получаю задание быть радионаводчиком на передовой во время прорыва на лобовую 2-го гвардейского Тацинского танкового корпуса под командованием генерала А. С. Бурдейного. 16 января 1945 года советские танки Т-34 прорвали фашистскую оборону в Восточной Пруссии и стремительно шли вперед, подавляя всяческое сопротивление противника на своем пути.

Мне уже приходилось участвовать в трех крупных операциях на передовых линиях, но никогда я не видел наступления такого размаха. Снабжение осуществлялось с самолетов. Стояли страшные морозы, до тридцати градусов, а земля, казалось, была пропитана минами, но танковый корпус, при поддержке авиации, все дальше и дальше углублялся на территорию противника. Мы воевали на фашистской земле! До победы оставалось уже немного!

В обязанности радионаводчика входило не только передавать координаты для воздушных боев наперехват, но и уметь ориентироваться в наземной ситуации, чтобы вовремя вызывать истребителей в точки наземных боев. Такую радионаводку обычно осуществлял кто-нибудь из летчиков, чаще всего потерявший из-за ранения способность летать, то есть тот, кто знал особенности летного дела и понимал, что происходит в воздухе во время и наземных и воздушных боев, а также умел бы соотносить картину воздушных боев с картой наземных сражений. Опыт наблюдения за воздухом у меня уже был, участвовал я и в действиях пехоты, но с танковым корпусом идти в наступление еще не приходилось.

Оперативную карту вручил мне лично генерал Бурдейный вместе с разъяснением задания и напутствием: "Направление и цель - Кенигсберг. Остальное - соответственно обстановке. Ясно, товарищ младший лейтенант "Нормандии - Неман"?"

Я готовился к выполнению своей миссии и тщательно изучал карту. Я должен был знать ее наизусть и суметь в нужное время совершенно точно переносить все моменты продвижения танкового корпуса на мою авиационную воздушную карту. Кроме того, мне нужно было знать всю терминологию танкового боя, знать, как называется оборудование танка, его вооружение. А я, выйдя от генерала, не увидел вокруг ни одного танка... Поэтому и спросил у советского лейтенанта, сопровождавшего меня, как же быть. Он улыбнулся:

- Танки вокруг нас, они замаскированы.

Действительно, метрах в пятидесяти от нас, абсолютно слившиеся со снегом, стояли знаменитые Т-34. А я-то думал, что

вокруг нас только снег и лес...

Потом у меня было достаточно случаев восхищаться поразительным искусством маскировки.

Еще летом, в августе 44-го, у меня появилась отличная возможность наблюдения - хороший французский бинокль, взятый у пленного немецкого генерала, который, как выяснилось при допросе, отобрал его когда-то у французского полковника. Я сказал, увидев этот бинокль:

- А, французский! Bitte zuruck (пожалуйста, назад).

И добавил по-немецки, что этот бинокль ему уже не понадобится, так как его ждут восстановительные работы - придется восстановить то, что фашисты разрушили здесь, а для начала надо будет casser les cailloux дробить камни.

В танковом прорыве участвовали знаменитые "катюши", и команда "О-о-о-гонь!" долго еще потом, во Франции, звучала у меня в ушах. Гром от танков, от "катюш", от бомбежек такой, что глохнут уши. Когда была артподготовка, земля дрожала в радиусе двадцати-тридцати километров.

Мне пришлось испытать это ощущение - когда рядом рвутся реактивные снаряды. Даже на расстоянии километра от их взрыва у вас останавливается дыхание, и вы ощущаете удар по всему телу, не говоря уже об ужасном грохоте и свисте, который словно преследует вас. И все-таки я получаю огромное удовольствие от этого пекла: для меня, француза, мысль о том, что фашисты получают здесь, на русском фронте, во сто крат за те злодеяния, которые они причинили Франции, России и всей Европе, приносит радость.

Во время Восточно-Прусской операции началась наша фронтовая дружба с Володей Корсаковым, водителем танка Т-34... Замечательный парень. Он говорил мне: "Пиши, Игорь, где бы я ни был, в моей деревне всегда будут знать обо мне и тебе ответят..."

И конечно, верным другом стал майор Горохов, который выполнял в этом прорыве для советских авиачастей то же задание, что и я для "Нормандии". Во время затишья мы с ним часто, лежа в траншее, "ворочали" судьбами мира после войны: мечтали, какая будет повсюду мирная братская жизнь.

Друзьями стали и советские разведчики. Ночью они ходили в немецкий тыл за "языками", а днем - всегда на своих мотоциклах шли впереди танковых колонн. Их работа была очень опасной. Завидев их, я шел к ним с бьющимся сердцем. Иногда скажут радостно: "Взяли двух "языков", иногда, увы, услышишь тихое: "А Павел погиб..."

Жестокость и стремительность танковых боев трудно себе

представить. Корпус генерала Бурдейного неудержимо движется на запад. Советская артиллерия поддерживает этот прорыв мощным огнем. Немцы оказывают отчаянное сопротивление, пытаясь бомбовыми ударами с воздуха парализовать продвижение советских танков. Но советское превосходство в воздухе было уже неоспоримым. Кроме того, наши летчики теперь знают, что противник не любит неожиданных ситуаций, и стоит посеять беспорядок среди немецких воздушных групп, отколов их друг от друга, предложив не ожидаемый ими вариант воздушного боя, как хваленая дисциплина уступает место панике. Приведу один небольшой эпизод, свидетелем и участником которого я был.

26 января 1944 года. Мы - на подступах к Кенигсбергу. Танковая колонна движется со скоростью тридцать - сорок километров в час. Никакого сопротивления на этом отрезке пути. До самого горизонта - лишь голые поля, и ни дерева, ни куста. Вдруг слева от дороги показались шестьдесят "Фокке-вульфов-190". Идут низко, на бреющем полете, приближаются, а вокруг - голое место, нигде не спрятаться и нигде не укрыть танки, технику, людей. Приказ - всем остановиться.

- Allo, Rayack - ici Michel! Allo, Rayack - ici Michel! 244 - 522! Soixante "Fokke-wulf"! Aux secours! Aux secours! J'ecoute, j'ecoute! * кричу я по рации.

_____

* Алло, Раяк! Я - Мишель (позывной "Нормандии"). Алло, Раяк! Я

Мишель! 244 - 522 (координаты. - Ред.)! Шестьдесят "фокке-вульфов"!

На помощь! На помощь! Прием! Прием! (франц.)

В воздухе неподалеку было звено Жака Андрэ*. Наши координаты получили также все готовые к вылету летчики 303-й авиадивизии, дежурившие возле своих самолетов. Были вызваны все советские истребители с ближайших аэродромов. Но им надо было от трех до десяти минут, чтобы прилететь нам на помощь, а исход ситуации решали не минуты - секунды.

_____

* Жак Андрэ сбил 16 фашистских самолетов и получил звание Героя

Советского Союза.

..."Фокке-вульфы" шли двумя группами, по тридцать самолетов справа и слева, на строго определенном расстоянии друг от друга, крыло к крылу и хвост к хвосту. Обе группы возглавляли ведущие. Вот они начинают сближаться, эти два командира, но вдруг крылья их сталкиваются и от удара

ломаются. Эти головные самолеты начинают падать на землю. Два взрыва. Порядок в воздушных колоннах мгновенно разрушается, и потерявшие своих вожаков "фокке-вульфы" в панике ломают строй, переходя в беспорядочное кружение. Переполох, растерянность, наспех бросают несколько бомб (на военном жаргоне - "лягушек") - и исчезают. Невероятный эпизод войны, еще более невероятный в своей типичности...

Полк "Нормандия", получивший после героических боев за Неман почетный титул Неманский, храбро сражался в Восточно-Прусской операции. Вот как пишет об этих днях французский пилот Франсуа де Жоффр в своих воспоминаниях: "Вся авиация немцев в воздухе. Немецкие летчики пытаются любыми средствами помешать русскому наступлению - мы не знаем ни минуты передышки. За четыре дня наступления полк уничтожил двадцать пять вражеских самолетов, повредил двенадцать, но мы потеряли трех летчиков, и семь "яков" были выведены из строя..."

Первый отдельный истребительный авиаполк "Нормандия - Неман" к концу Великой Отечественной войны имел славный боевой счет: двести семьдесят три сбитых фашистских стервятника. Французские летчики отличились в битве за Курск, Орел, в небе Ельни, Смоленска, Витебска, Орши, Борисова, Минска, Литвы и Восточной Пруссии. В одном только октябре 1944 года было одержано сто побед. Полк специально был тогда отмечен в приказе Верховного Главнокомандующего. Позже, отвечая на вопрос корреспондента "Красной Звезды", как протекало ваше боевое содружество с русскими летчиками, командир Луи Дельфино сказал:

- Когда мы вылетали совместно с русскими летчиками, мы твердо надеялись на их помощь и никогда не ошибались.

Так было и в тот день, 17 октября 1944 года.

Истребители "Нормандии" получили задание прикрывать в бою советских бомбардировщиков. Самолет Эмоне был атакован вражеским "мессершмиттом", и его "як" внезапно перешел в плоский штопор. С трудом пробравшись к люку, повредив при этом руку и глубоко разрезав ногу, Эмоне выбросился с парашютом. Истекая кровью, французский летчик приземлился. Вокруг шло танковое сражение, от разрывов снарядов и бомб земля дыбилась. Он укрылся в воронке и вскоре увидел, что к нему приближается человек в летной куртке и шлеме, - это был Степан Якубов, штурман советского бомбардировщика, одного из тех, кто вел бой под прикрытием "Нормандии". Еще там, в небе, Степан видел, как был атакован "як", и засек место, где приземлился французский летчик.

Командир русского бомбардировщика погиб в бою,

пулеметчик получил сильные ожоги. Отведя в медчасть пулеметчика, Якубов поспешил на помощь французскому пилоту. "Он дополз до меня, расстелил парашют, положил меня на него и тянул примерно метров двести, до безопасного места", - вспоминал потом Эмоне.

Много лет спустя, переписываясь со Степаном Якубовым, я написал ему: "Дорогой мой боевой брат Степа! Получил твое письмо с воспоминаниями о твоей фронтовой жизни. Своих заслуг, пожалуйста, не уменьшай. Ты спас нашего друга Эмоне и этим завоевал у нас высокое признание... Тебя помнят у нас и любят".

Помним и любим всех наших боевых советских друзей и никогда не забываем своих "ангелов-хранителей", как ласково их прозвали, - советских механиков под руководством инженера-полковника С. Д. Агавельяна.

В течение всей войны советские техники ухаживали за нашими самолетами в самых трудных, а порой ужасных условиях. Они не только мало спали, проводя день и ночь у "своего" самолета, по десять раз проверяя каждую его часть, чтобы быть уверенными в полной готовности "яков" к бою. Но они находили еще время, если у них выдавалась хоть одна свободная минута, до блеска протирать и начищать наши машины... А порой мы видели кого-нибудь из них, тихо оплакивающего где-нибудь в углу "своего" не вернувшегося с задания летчика...

Трагический случай войны, ставший достоянием истории и символом нашей дружбы, неразрывно соединил два имени: Морис де Сейн и Владимир Белозуб. У них был один парашют на двоих и потому - одна судьба. Когда при переброске с одного аэродрома на другой пилот де Сейн перевозил в фюзеляже своего друга, механика Белозуба, их самолет потерпел в воздухе аварию. Де Сейн вернулся и пытался посадить горящую машину, но три попытки сесть "вслепую" (пилот был ослеплен парами бензина) закончились неудачей... Несмотря на приказы советского и французского командования воспользоваться парашютом, де Сейн предпочел смерть вдвоем жизни для одного себя.

О своем механике "славном Лохине" де Жоффр написал впоследствии: "Я хотел бы достигнуть величия этих людей".

История советско-французского боевого содружества знает еще два имени: Николай Пинчук и Альбер Дюран.

В одном из боев Николай Пинчук, расстреляв все боеприпасы, пошел на таран; фашистский бомбардировщик стал разрушаться и падать на землю. Но и самолет Пинчука, получив после тарана повреждение, перешел в беспорядочное падение. Лейтенант Пинчук выбросился с парашютом. Но два фашистских

стервятника приближались к нему, чтобы расстрелять в воздухе безоружного советского летчика. Это увидел Альбер Дюран и бросился наперерез фашистам, вступив с ними в бой на виражах и отвлекая их на себя. Пинчук между тем приземлился в расположении своих войск, а к концу дня пришел благодарить Дюрана, своего спасителя.

Французские пилоты были связаны тесной дружбой с прославленными советскими героями А. Покрышкиным (пятьдесят девять сбитых фашистов), И. Кожедубом (шестьдесят два), братьями Глинка. Любимцем "Нормандии" был "король тарана", дважды Герой Советского Союза Амет-Хан Султан, уничтоживший двадцать вражеских самолетов, причем один из них был разрушен тараном.

Один из самых молодых летчиков нашего полка Марсель Лефевр, посмертно получивший звание Героя Советского Союза, навечно занесен в списки одного из советских авиаполков. Уроженец Нормандии, он говорил: "Мы покинули свою поруганную родину, чтобы возвратиться туда только победителями. Иного пути у нас нет".

Иного пути не было, и на корпусах "яков", рядом с советскими звездами, загорались один за другим кресты - так помечали пилоты свой личный счет к врагу: каждый крест был равен сбитому фашистскому стервятнику. Герой Советского Союза Марсель Альбер - 23 сбитых вражеских машины, Герой Советского Союза Ролан де ля Пуап - 15, Герой Советского Союза Жак Андрэ - 16, знаменитым французским асам: Риссо, Литольфу, Матрасу, Дюрану, Лорийону, Марки, Муанэ, Лемару, Перину, Карбону, де Жоффру - принадлежит большая часть побед полка.

Командиры "Нормандии" также отличались огромной личной отвагой. Бесстрашный Тюлян погиб в боях под Орлом 17 июля 1944 года в неравном бою с "фокке-вульфами": немцев было более пятидесяти, а французов - десять.

После него командование принял майор Пуйяд. Он всегда проявлял отеческую терпимость и сохранял традиции полка, заложенные еще Тюляном и основанные на братской дружбе между французскими однополчанами и их советскими братьями по оружию. Пьер Пуйяд был одним из первых голлистов. Путь его на советско-германский фронт лежал через Индокитай, где и застал его 1940 год. Как и другие смельчаки, он бежал на самолете, но пришлось совершить вынужденную посадку в джунглях и выбираться пешком. Дальнейший путь его в СССР лежал через Тихий океан, Соединенные Штаты, Атлантический океан, Англию, Египет и Иран.

Майор Дельфино, третий командир полка, возглавил его во

время Восточно-Прусской операции. Он сумел до конца, до последнего дня, поддерживать дух самопожертвования, до последней победы и до последней потери. Он был требователен, но справедлив, и очень "военный" по своему характеру. Всегда показывал пример личной храбрости и дисциплины.

Все три командира как бы дополняли друг друга.

Наш командир дивизии, генерал-майор авиации Герой Советского Союза и герой антифашистской войны в Испании Георгий Нефедович Захаров пользовался большим авторитетом в полку "Нормандия - Неман". Нам очень импонировало, что он был искусным пилотом, мастером высшего пилотажа. Мы с восхищением смотрели, как он водил свой самолет Ла-5, как виртуозно делал посадку, когда прилетал на наши аэродромы. Сам лично участвовал в сражениях. Для нас он был примером справедливого военачальника, русским человеком с прекрасной душой и русской отвагой. Всегда умел держать себя в руках и быть хладнокровным. Хорошо помним его ожидющим нас на авиаполе: он не уходил, пока не приземлится "его" последний пилот. Но было и так, что летчики не возвращались... Как сейчас, помню генерала согнувшегося, медленно покидающего поле - когда становилось ясно, что "последние" больше никогда не вернутся. И мы понимали, за что его в Испании выбрали командиром антифашистской интернациональной авиагруппы. Наверное, за те же качества, которые и мы любили в нем. Он понимал людей, ценил жизнь каждого человека на фронте и был непримирим к врагу, умея разгадывать его замыслы и вести нас к победам. Французские летчики называли его "отцом", хотя по возрасту он был немногим старше некоторых из нас.

Самолеты Як-1, Як-9 и Як-3, на которых летали французские пилоты, сразу пришлись всем по душе - легкие, маневренные, стремительные и послушные. К тому же эта модель соответствовала техническому образованию, полученному на родине французскими летчиками. Почти все они, при норме выполнять полный круг по горизонтали за двадцать одну секунду, выполняли его за шестнадцать секунд. Но в полку были два летчика, которые умели делать круг за одиннадцать секунд: младший лейтенант Жорж Лемар и Робер Марки. (Эта быстрота оборота круга очень много значила в бою, так как давала возможность первым зайти в хвост противнику и взять его на прицел.)

Марки любил выполнять такой технически рискованный прием, как "Aux ras des marguerits" ("касаясь маргариток"), то есть на расстоянии нескольких сантиметров от земли.

Под Парижем есть город и аэродром Оксер. Вдоль аэродрома

проходит река, на противоположном ее берегу - возвышенность. Испокон веков здесь выкапывали известь и камни. В этих карьерах фашисты сделали подземные мастерские и привозили сюда готовые детали самолетов, чтобы монтировать их, а потом собранные части - фюзеляжи, крылья и т. д. - переправляли через реку на аэродром. Когда мы вернулись во Францию, нам показали эти бывшие гитлеровские мастерские. На авиаполе возле одного из ангаров стояли "фокке-вульфы". Мы насчитали четырнадцать или пятнадцать. Все машины были новые, в хорошем состоянии, немцы не успели их вывезти.

Вдруг Робер Марки подошел к механику, который их обслуживал, поговорил с ним о чем-то, внезапно сел в машину, запустил мотор и вырулил на взлетную полосу. Только потом механик сказал нам, что Марки предварительно спросил у него, как надо выпускать и убирать шасси и как управлять. Прогревал мотор он уже перед самой взлетной полосой. Мы поняли, что ему захотелось взлететь на одном из тех самых "фокке-вульфов", против которых он сражался на своем "яке" (у Марки на боевом счету 13 сбитых фашистов).

И на этом (вражеском!) самолете, которым он управлял впервые в жизни, Марки показал нам сеанс высшего пилотажа. С пятисотметровой высоты он вошел в абсолютное пике, перешел на бреющий полет, а приблизившись к нам, уже демонстративно пошел низко бреющим. Но что это? Он вскапывает перед собой винтом куски земли - ведь если он коснется поля, неминуемо разобьется. Мы все замерли. Но вот он резко делает "горку" вверх, выпускает шасси и садится. Из кабины выходит белого цвета - понимал, конечно, что был на волосок от гибели: "Черт, я не знал, что винт у "фокке-вульфа" на 30 сантиметров длиннее, чем у Як-3!

Вот насколько точно он чувствовал самолет. Мы, конечно, сразу побежали за сантиметром, стали измерять - точно! Разница в 30 сантиметров. Вот как он понимал машину. Из-за этих 30 сантиметров и вспахал винтом поле 16 раз! 16 раз по длине пробега 52 метра! Но к счастью, земля была мягкой, рыхлой после недавнего дождя, а самолет летел не над бетонной дорожкой. Я вспоминаю этот случай, чтобы показать, как знали пилоты свой "як" буквально до сантиметра.

Марки не один раз демонстрировал "як" - замечательную машину, которая вошла в историю нашего полка. Однажды, в Нюрнберге, по пути из Эльбинга во Францию, когда на подаренных Советским правительством самолетах полк возвращался на родину, во время остановки было предложено такое необычное соревнование: летчик из другого французского полка, который сражался на западном фронте вместе с

союзниками, на "спитфайере" должен был состязаться с Марки, который пилотировал Як-3. И Марки на "яке" все-таки зашел по горизонтали в хвост "спитфайеру"! Мы были рады за наш верный "як". Правда, присудили ничью - радость встречи и, безусловно, блестящая техника второго летчика решили дело.

Як-3 был истребителем, "в то время не имеющим себе равных" (генерал Захаров). "Обзор у истребителя был изумительный. Самолет обладал отличной маневренностью" (Ф. де Жоффр).

"Все мы очень довольны советскими самолетами. Особенный восторг вызывает у нас самолет "Яковлев-3". По своей маневренности, скорости и многим другим качествам он значительно выше немецких самолетов. Я летал на "аэрокобре" и "Спитфайере-5". Должен сказать, что "Яковлев-3" я ставлю выше этих самолетов" (Луи Дельфино).

После безоговорочной капитуляции фашистской Германии и победоносного окончания войны полк "Нормандия - Неман" вернулся во Францию. Вылетали из Эльбинга. В небо поднялись сорок серебряных машин. Пилоты сделали прощальный круг в воздухе, отдавая салют своим боевым товарищам.

Прошло сорок лет после победы. Фронтовое братство священно. И символом того, что французские и советские пилоты сражались вместе за мирное небо, стал совместный франко-советский полет в космос. Наша делегация по приглашению советских ветеранов прилетала в Москву. В Звездном городке мы повидались с французскими космонавтами Жаном Лу Кретьеном и Патриком Бодри, чтобы передать им юбилейный альбом о боевом пути "Нормандии - Неман": мы хотели, чтобы он, как память о нас, побывал в космосе.

Звездный городок я тогда посетил впервые, но с советскими космонавтами уже посчастливилось встречаться во Франции. Это замечательные люди космоса: Юрий Гагарин, Владимир Комаров и генерал-лейтенант Береговой.

Мое знакомство с Гагариным произошло вскоре после его полета, когда мэр города Сен-Дени (рабочее предместье Парижа) вручал ему золотую медаль. Узнав, что я - из полка "Нормандия - Неман", да еще говорю по-русски, Юрий забросал меня вопросами. Потом, в следующий его приезд, у нас произошла встреча у подножия Эйфелевой башни. Мы узнали друг друга, обнялись кто-то сфотографировал нас на память, и теперь эта фотография всегда висит в моем доме.

Я очень уважал Владимира Комарова, дружил с ним и, как многие другие, считаю, что это был один из самых замечательных, мужественных и простых людей, талантливейший космонавт. Трижды он бывал во Франции на съездах по

космонавтике, и каждый раз я был его переводчиком. Часто он приглашал меня в свой номер, угощал колбасой, черным хлебом, - в общем, это были такие товарищеские ужины, - и мы подолгу разговаривали с ним, и всегда он очень интересовался "Нормандией - Неман".

В августе 1983 года, почти сорок лет спустя после моего прибытия на советско-германский фронт, я был в Москве на торжественном заседании в Центральном доме Советской Армии, посвященном сорокалетию разгрома немецко-фашистских войск на Курской дуге.

Вспомнились еще раз сороковые годы. Мне дали слово, и я приветствовал ветеранов - братьев по оружию:

- "Это безумие! Вы сумасшедшие, чокнутые - в 1942 году лететь сражаться в СССР, в такой ад! Никто из вас не вернется оттуда живым..." так говорили нам в Лондоне, когда мы добровольцами записывались на русский фронт. Как будто бы они сами вступали в ряды Свободных Сражающихся сил Франции для того, чтобы играть в крикет.

Ведь опасность и риск были одинаковыми для всех, но условия, интенсивность боев, количество сил, стянутых фашистами на русском фронте, расстояние, климат, техника, питание, язык - все это сильно отличалось от того, что мы знали раньше.

Первые французские летчики прибыли в Москву еще до победы в Сталинграде, 28 ноября 1942 года. Советский Союз принял их гостеприимно и вручил карающий меч - самолет Як-1.

Ведь у нас, французских авиаторов, больше не было взлетных площадок, боевых самолетов, семейных очагов: Франция предана, оккупирована. В гитлеровской армии действовал специальный приказ: пленных "Нормандии" считать партизанами и расстреливать на месте.

Но мы были спокойны и убеждены в собственной правоте продолжать борьбу за освобождение родины, за восстановление мира во всем мире.

Братство по оружию связывало нас тогда не только с бойцами Красной Армии, но и с гражданским населением вашей огромной страны, девиз которой был: "Все - для фронта, все - для победы!"

Фашизм, как оказалось, можно одолеть только вместе, сообща. Это урок истории. И забывать о нем нельзя.